ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — **The Polish Sailor**

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na 2 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 22. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 16 czerwca 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 133

Czyżby dalszy rozwój eksportu węgla morzem zahamowany?

Jeszcze w marcu i kwietniu Szwecja i Dania, w przewidywaniu zatargu w angielskim przemyśle węglowym, zaczęły intensywnie się pokrywać naszym węglem górnośląskim. W obecnej chwili kryzys północno-europejski węglowy jest w całej pełni. Pierwsze transporty węgla obcego już przybyły do Anglji, a możliwe jest, że i węgiel polski znajdzie tam drogę. Jednocześnie rozlegają się głosy, iż konjunktura jest w ogromnej mierze przemijająca, że w krótkim czasie nasz węgiel z trudnością będzie konkurował z węglem angielskim nawet na Bałtyku.

Że sami Anglicy inaczej nieco zapatrują się na konkurencyjność polskiego węgla na bałtyckich wodach, dowodzi tego artykuł pisma żeglugowego Fairplay z dn. 14. 5. b. r., który tak charakteryzuje sytuację, która się wytworzyła.

Ceny węgla westfalskiego w miejscu produkcji w związku ze strejkiem angielskim prawie wcale nie wzrosły. Na wybrzeżu jednak (Holandja) ceny niemieckiego węgla podniosły się, częściowo z powodu małych zapasów węgla angielskiego, częściowo z powodu wzrostu frachtów na Renie. Stawki frachtowe z Duisburga do Rotterdamu podwoiły się z 0,60 na 1.20 mk. Produkcja węglowa polskiego Górnego Śląska może mieć korzyści z angielskiego strajku węglowego, lecz prawdopodobnie nie będzie w stanie zrobić użytku z tej sytuacji. Eksport polskiego węgla via Bałtyk jest ograniczony pojemnością eksportowa dwu portów, Gdańska i Gdyni. Urządzenia przeładunkowe Gdańska mogą podołać 250 000 tonom miesięcznie, Gdynia zaś najwyżej może załadować 30 000 ton miesięcznie. Ta zdolność przeładunkowa została całkowicie wykorzystana przez dwa ostatnie miesiące, lecz dalszy wzrost nie jest możliwy.

A więc w każdym razie tylko mała zdolność przepustowa portów polskich jest decydującą zaporą przeciwko wylaniu się większej ilości węgla naszego na Bałtyk.

Czy jednak zapewnienie pisma angielskiego o tem, że nie będziemy mogli wyeksportować miesięcznie drogą morską więcej niż 280 000 ton węgla jest słuszne?

Rzeczywistość już orzekła, że tak źle nie jest, gdyż w maju, według urzędowej statystyki, mimo zaburzenia w komunikacji kolej. wywołanego przez wypadki majowe, wyeksportowaliśmy przez Gdańsk, Gdynię i Tczew razem 311 000 ton. Przypuszczalnie wyekspedjujemy w czerwcu przez Gdańsk 320 000 ton, przez Gdynię przeszło 40 000 ton, oraz przez Tczew 10 000 ton.

Liczby te jednak zbyt nieznacznie przewyższają normę sprawozdawcy angielskiego, ażebyśmy mogli uważać wzrost tak skromny za normalny. Wszak gdybyśmy mogli w chwili obecnej eksportować przez nasze porty 1 000 000 ton węgla miesięcznie, z łatwością znaleźlibyśmy odbiorców.

Gdańsk stał się już faktycznie, od paru tygodni, dla taniości węgla, portem bunkrowania, czyli zasilania się w węgiel pod kotły okrętowe; szereg statków zawinął do portu gdańskiego wyłącznie dla dopełnienia swych zapasów paliwa.

Nie wysyłając przy tych warunkach przez nasze porty większej ilości węgla niż norma nawet 400 000 miesięcznie, tracimy olbrzymie sumy i hamujemy tempo naszego przemysłu węglowego.

Musimy jednak stwierdzić, jakie przyczyny hamują wzrost eksportu naszego węgla.

Eksport węgla przez Gdynię ze względu na urządzenia przeładunkowe w porcie uwarunkowany jest terminem zmontowania kranów mostowych, i dopiero wówczas będzie mógł przekroczyć liczbę 100 000 ton miesięcznie. Krany miały być zmontowane już na wiosnę b. r., zostana natomiast uruchomione nie wcześniej niż w październiku br.

Rozwój eksportu węgla przez Gdynię hamuje również połączenie koleją z krajem przez Gdańsk które jest przeciążone. Dopiero w r. 1928 lub nawet 1929 port gdyński uzyska całkowicie samodzielne połączenie ze Śląskiem przez Bydgoszcz.

Eksport węgla przez Gdańsk z zastosowaniem przeładunku z kolei na okręty morskie już dziś jest bliski swej górnej granicy, o ile chcemy przypusz-

czać, że przez port gdański rozwinie się należycie również import rudy, który zajmie część taboru na torach jak również krany i miejsca statków. Import rud przez Gdańsk jest ze wszech miar pożądany w celu obniżenia frachtów węglowych na wyjściu, dając statkom odpowiedni ładunek powrotny. Utrudni on jednak, a w razie znacznego rozwoju, uniemożliwi dalszy wzrost eksportu przez ten port węgla, który nadchodzi koleją.

Również kolej już od stacji towarowo-rozdzielczej Zajączkowo aż do poszczególnych obwodów przeładunkowych w porcie wraz z drugorzędnemi stacjami przetokowemi nie może podołać ruchowi znacznie przewyższającemu obecny, nie będąc nań rozliczoną. O ile obecnie wyczuwa się przeciążenie w większej mierze na linji Zagłębie—Toruń, o tyle po wykończeniu jesienią r. b. połączenia Kalety—Podzamcze i dalszym wzroście eksportu morskiego, główny nacisk skoncentruje się dopiero na północ od Tczewa, na stacji rozdz. Zajączkowo.

Okres obecny, gdy zbliża się uruchomienie zachodniego połączenia Zagłębia z linją dolnej Wisły i portami morskiemi, winien być w całej pełni wykorzystany dla urządzenia przeładunku kolejowo-wodnego, na berlinki, w miastach nadwiślanych.

Tczew jeszcze w roku bieżącym, przy pełnem wykorzystaniu istniejących możliwości załaduje z kolei na statki morskie (lichtugi) 60 000 ton miesięczne, oraz na berlinki rzeczne 40 000 ton miesięcznie.

Grudziądz, który rozpoczyna urządzenia punktu przeładunkowego na Wiśle, będzie mógł po pewnym czasie wysyłać po 30 000 ton miesięcznie.

Fordon ma również warunki do urządzenia przeładunku węgla z kolei na statki rzeczne. Bydgoszcz (Kapuścisko) już dziś rozpoczyna ten przeładunek. Liczyć można tu na przeładunek miesięcznie do 20 000 ton. Tyleż można liczyć na istniejące połączenia w Toruniu przy korzystnym stanie wody. Również Włocławek (a nawet i Płock) mógłby wejść do kampanji eksportowej, przystosowując do przeładunku bocznice, już częściowo istniejące.

Ogólnie liczyć można na przeładunek, nie licząc morskiego eksportu Tczewa, w miastach od Tczewa do Płocka, oraz Bydgoszczy na 150 000 ton miesięcznie. z przeznaczeniem do Gdańska, lub na Wisłę Morską poniżej Tczewa, dla przeładunku na statki morskie. W najbliższych miesiącach w tym spławie rzecznym węgla mogą być czynne: Tczew, Bydgoszcz i Toruń z łączną ilością 70 000 ton węgla wysyłanego miesięcznie na berlinkach rzecznych.

W ten sposób można podnieść w krótkim czasie zdolność przepustową portu gdańskiego i Wisły Morskiej dla węgla. Przeładunek na wodzie wcale nie obciąża portu gdańskiego. Bunkrowanie statków może się wygodnie odbywać „ex lighters" — z berlinek rzecznych.

Oto przy uwzględnieniu wszystkich sposobów dowozu przybliżona zdolność eksportowa naszych portów:

	lipiec	październik
Gdańsk	350 000	400 000
Gdynia	50 000	100 000
Tczew i Wisła Morska	30 000	80 000

Miejmy nadzieję, że angielskie prognozy co do niemożliwości dalszego wzrostu naszego eksportu węgla morzem są jednak mylne.

A eksport ten jest jedną z podwalin naszej przyszłej żeglugi morskiej.

Flettner nie daje za wygrane.

Rotory na statkach osobowych.

„Fairplay" pisze o odczycie Flettnera przed żeglugowcami nowojorskimi o zasadach statku rotorowego. Wynalazca szczególnie podkreślił możność oszczędzenia paliwa przy nowym sposobie poruszania i oświadczył, że w przeciągu roku mogą się wrócić koszta instalacji rotorów. Wyjaśniał, że nie leżało w jego intencji zbudowanie statku zależnego jedynie od siły wiatru, lecz statku zaopatrzonego również w maszynę i śrubę, którego główna maszyna nie byłaby wiele słabszą niż u zwykłego parowca. Siła potrzebna do zapędu rotorów wynosi mniej niż 9 proc. siły wytworzonej przez rotor na skutek działania wiatru. Wynalazca twierdzi, że przy wietrze średniej siły, dzięki kombinacji działania śruby i rotoru, statek rotorowy może się szybciej posuwać niż zwykły statek. Przy silnym wietrze może używać samego rotoru i mieć większą szybkość niż zwykły parowiec lub motorowiec, które tracą szybkość przy wzburzonem morzu.

Oto dosłowne wywody Flettnera. Średnia szybkość statku rotorowego przewyższa szybkość zwykłego statku i zużycie paliwa jest znacznie mniejsze. Weźmy na przykład statek 10 000 tonowy. 3 000 KM nadadzą mu szybkość około 10 węzłów. Jeżeli damy mu maszynę o sile 75 proc. poprzedniej, czyli 2 250 KM zmniejszymy szybkość z 10 na 8½—9 węzłów. Teraz dodajemy rotory, które przy silnym wietrze wytworzą 1500—2000 KM. Jeżeli w przeciągu 50 proc czasu używamy skombinowanej siły rotorów i śruby, statek przez 50 proc. czasu będzie miał szybkość 11—11½ węzła. W pozostałych 50 proc. czasu podróży statek przebieguje 8½—9 węzłów na godzinę, co daje przeciętną szybkość 10 węzłów na całą podróż, czyli taką samą jakąby miał zwykły statek z maszyną o pełnej sile.

Nie trzeba jednak zapominać, że w czasie długiej podróży statek bez rotorów nie może wskutek wiatru i fali stale podtrzymywać swej normalnej szybkości. Z tego powodu statek rotorowy z maszyną o sile 75 proc. zwykłej przewyższyć może przeciętną szybkość zwykłego statku. Oszczędność paliwa wyniesie często więcej niż 25 proc. bo gdy śruba i rotor będą pracowały razem, maszyna będzie mogła być puszczona małą szybkością.

Część kosztów instalacji rotorów wraca się przez oszczędność w koszcie maszyny, reszta zaś oszczędnością na paliwie. Dodatkową zaletą jest większe bezpieczeństwo gdyż rotor może być użyty w wypadku awarji w maszynie głównej. Prócz tego statek rotorowy jest stateczniejszy przy niepogodzie, gdyż wiatr ciągnie go taksamo, jak statek żaglowy.

Przestrzeń pokładu nie jest zmniejszona przez stosowanie rotorów, ponieważ są one ustawione na zwykłej nadbudówce. Rotory statku Baden-Baden wznoszą się na 50 st. ponad pokład i mają 9 st. średnicy. Na 3000-tonowcu Barbarze, spuszczonym na wodę kilka tygodni temu, ustawiono 3 rotory: w przedniej, środkowej i rufowej części statku, również w miejscach niezawadzających. Barbara ma 300 stóp długości, rotory zaś mają 55 st. wysokości i 13 st. średnicy.

Główne maszyny Barbary rozwijają 1 000 KM, rotory zaś 1 200 KM. Bez rotorów statek ma szybkość 10 węzłów. W planie jest puszczanie maszyny na małą szybkość gdy jest wiatr, skutkiem czego ma być mniejszy rozchód opału przy większej przeciętnej szybkości. Oba powyższe przykłady wykazują, że zależnie od okoliczności mogą być zastosowane liczne kombinacje.

Znaczne wymiary rotorów każą przypuszczać, że statek rotorowy jest przeciążony. W rzeczywistości waga rotorów wynosi zaledwie 1/10 wagi żagli, masztów i olinowaniu, które zastępują; prócz tego centrum ciężkości rotorów leży niżej. Podczas gdy normalny linosprzęt wraz z żaglami 3 000-tonowego żaglowca waży przeszło 200 ton, wirująca część jednego z rotorów na 3000-tonowej Barbarze waży zaledwie 1½ tony.

Dla obsługi rotorów, o ile są one dodane do uposażenia statku parowego lub motorowego, nie potrzeba żadnej dodatkowej załogi. Dla statków osobowych Flettner poleca instalację małych rotorów, które mają pomagać do utrzymania normalnej szybkości podczas burzliwej pogody, o ile tylko fala nie będzie zbyt wielka. Względnie małe i niekosztowne rotory mogłyby być ustawione na istniejących statkach dla zwiększenia szybkości lub oszczędzenia paliwa. Jak twierdzi Flettner, Baden-Baden (dawnej Buckau) nie jest oszczędnie pracującym statkiem rotorowym. Dopiero rotorowiec Barbara wykazać może zalety tego systemu.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

O port w Gdyni.

Konferencja międzyministerjalna, która odbyła się w Minister. Przemysłu i Handlu dnia 9 b. m. w sprawie budowy portu w Gdyni wykazała dowodnie, że rzecz cała utknęła na martwym punkcie. Zwłaszcza przedstawiciel prokuratorji generalnej zajął stanowisko, wykluczające możliwość jakichkolwiek kompromisów, stwierdzając, że w zatargu z konsorcjum racja jest po stronie rządu. W praktyce oznacza to przerwanie rokowań z konsorcjum i dalsze odwleczenie prac. (A. M.).

Stocznia dla kutrów w Gdyni.

Ministerstwo Rolnictwa i Dóbr Państwowych zdecydowało wydzierżawić w Gdyni działkę gruntu nad morzem Lloydowi Bydgoskiemu na budowę stoczni. W stoczni tej będą początkowo naprawiane i budowane kutry rybackie.

Stocznia większa projektowana jest w jednej z tych części portu, której budowa rozpocznie się dopiero za lat parę. (A. M).

„Lwów" przybył do Sztokholmu.

Statek szkolny Lwów, który opuścił Gdynię dnia 5 b. m. z uczniami wszystkich trzech kursów w składzie załogi, zawinął dnia 11 b. m. do Sztokholmu przywożąc na targi bałtyckie 20 ton eksponatów polskich. Ze Sztokholmu Lwów po jakimś czasie odpłynie do Helsingforsu.

Stocznia polska.

Polski przemysł budowy statków czyni postępy. Spuszczony już dawniej na wodę statek „Kaniowczyk" przez Tow. Zjedn. Żeglugi odpowiada istotnie najwybredniejszym wymaganiom. Obecnie stocznia Zieleniewskiego spuściła na wodę korpusy dwuch statków wojennych.

W stoczni tej czynione są studja nad budową statków wojennych dla naszej floty.

Sygnały przy pomocy jednej flagi do wyłącznego użytku pomiędzy holownikami i holowanemi statkami.

Znaczenie, jeśli podane:

flaga	z holownika	z holowanego statku
A	Czy hol jest umocowany, czy mam ułatwić podnoszenie kotwicy?	Hol jest umocowany, ułatwcie podnoszenie kotwicy.
B	Czy hol jest umocowany, czy wszystko gotowe do holowania?	Hol jest umocowany, wszystko gotowe do holowania.
C	Skróćcie hol, jadę powoli.	Skróćcie hol, jedźcie powoli.
D	Pławcie hol, jadę powoli.	Pławię hol, jedźcie powoli.
E	Kieruję (kierujcie) kurs na prawicę.	Kieruję (kierujcie) kurs na prawicę.
F	Rzućcie hol zupełnie.	Rzućcie hol zupełnie.
G	Muszę hol rzucić zupełnie, wciągnijcie go.	Muszę hol rzucić zupełnie, wciągnijcie go.
H	Hol pękł.	Hol pękł.
I	Kieruję (kierujcie) kurs na lewicę.	Kieruję (kierujcie) kurs na lewicę.
J	Tak dobrze, tak sterować dalej.	Tak dobrze, tak sterować dalej.
K	Biorę pełniej z falą.	Bierzcie pełniej z falą.
L	Muszę czemprędzej stanąć w ukryciu (na kotwicy).	Odprowadźcie czemprędzej mój statek w ukrycie (na kotwicę).
M	Czy chcecie natychmiast stanąć na kotwicy?	Chcemy natychmiast stanąć na kotwicy.
N	Posuwam się tak wolno jak tylko mogę.	Posuwajcie się tak wolno jak tylko możecie.
O	Będę szedł wolniej.	Idźcie wolniej.
P	Idę pełną siłą.	Idźcie pełną siłą.
Q	Moje maszyny pracują pełną siłą wstecz.	Zrozumiałem, że wasze maszyny pracują pełną siłą wstecz.
R	Zatrzymuję moje maszyny.	Zatrzymajcie, natychmiast wasze maszyny.
S	Postawcie żagle.	Będę stawiał żagle.
T	Zwińcie żagle.	Zwinę żagle.
U	Zbliżam się do was, pragnę mówić z wami.	Zbliżcie się, pragnę mówić z wami.
V	Nie mogę wykonać waszego rozkazu.	Nie mogę wykonać waszego rozkazu.
W	Dajcie sygnał na pilota.	Chciałbym wziąść (oddać) pilota.
X	Człowiek w morzu.	Człowiek w morzu.
Y	Opuśćcie łódź na wodę.	Opuśćcie łódź na wodę.
Z	Łódź już podniesiona, zaczynam holować.	Łódź już podniesiona, zacznijcie holować.

Flagę można pokazywać: albo trzymając w ręku, albo podnosząc na wiazie (sztaku), albo na karnacie (wancie) przedniego masztu, albo przy rożcu (gafli), zależnie od okoliczności.

W nocy sygnały te można pokazywać przy pomocy latarni, stosując system Morsego.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 26 maja do 1 czerwca zawinęło do portu Lipawy 20 statków o łącznej ładowności 8879 ton rej. netto. Statki te przywiozły łącznie 1194 tony mieszanego ładunku, 8 statków zawinęło pod balastem i próżnych.

W tymże czasie odpłynęło 26 statków o ł. ład. 11 122 t. rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 1015 ton mieszanego ładunku, 4346 ton cementu do Leningradu, 380 st. drzewa, 11 statków wyszło próżnych.

NIEMCY.

Elektromagnetyczne uchwyty. Jak wynika z dodatkowego raportu kapitana, który ładował rudę przy pomocy żórawi z uchwytami magnetycznymi, wpływ olbrzymi na magnetyzm własny okrętu tłomaczy się specjalnemi warunkami jego okrętu. Mianowicie maszt okrętu przeszkadzał obracaniu żórawia ponad czołową częścią okrętu, wobec czego żóraw z magnetycznym uchwytem odbywał drogę ponad środkową nadbudówką statku, gdzie po zakończeniu ładowania ponownie ustawiono kompasy. Kapitan ów sądzi, że wpływ uchwytów byłby mniejszy, gdyby ładowano normalnie i wten sposób odwołuje swój raport pierwotny.

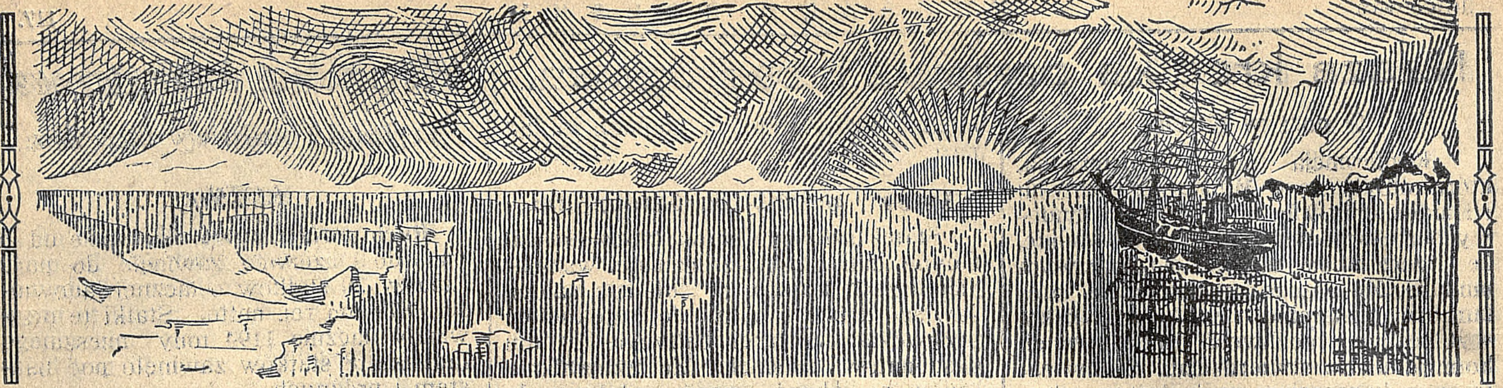
NORWEGJA.

Ożywienie norwesko-rosyjskiej żeglugi zmniejsza się. Z sprawozdania rocznego rosyjsko-norweskiego towarzystwa żeglugi parowej (kierowanego przez T. Ż. P. Bergenske) wynika, że zysk ostatniego roku został zużyty na odpisy zobowiązań towarzystwa. Statki towarzystwa były zajęte latem w żegludze Białego Morza, zimą zaś trudniły się przewozem śródziemnomorskich owoców. Początkowy projekt subskrypcji na 2 nowe 1800-tonowce został zaniechany. Statystyka rosyjskich portów Białego Morza i zatoki Fińskiej wykazuje zatrzymanie się wzrostu udziału tonażu norweskiego w handlu z Rosją.

SZWECJA.

Pożyczka na budowę motorowca transatlantyckiego. Dla Svenska-America Linie zapewniono rządową pożyczkę wysokości 8 mil. koron na budowę motorowca „Korsholm", tegoż typu co kursujący już od roku „Gripsholm", w razie jednak budowy nowego motorowca zagranicą pożyczka rządowa wyniesie tylko 6 mil. koron szw.





Podróże morskie i sport wodny

Zadania naszego żeglarstwa sportowego.

Nasze żeglarstwo sportowe rozwija się bardzo powoli. Znamy wszyscy główne przyczyny hamujące jego rozkwit w odrodzonej Ojczyźnie.

Na pierwszem miejscu postawić należy niewątpliwie trudności materjalne, wyrażające się jak w niemożliwości poświęcenia czasu ćwiczeniom i podróżom na łonie przyrody, tak też w trudności utrzymywania objektów pływających. Do tego należy dodać brak szerokiej propagandy dla sportu wodnego w kraju, brak masowej produkcji łodzi, wreszcie brak ułatwień dla sportowców.

Nasze żeglarstwo sportowe podzielić można na: rzeczne, jeziorne i morskie. Ze względu na charakter społeczny można wyróżnić w żeglarstwie naszem: żeglarstwo klubowe, amatorskie pojedyńcze, wojskowe, akademickie, harcerskie, szkolne.

Żeglarstwo morskie.

Istnieje dotychczas 5 yachtów polskich.

1. Yacht marynarki wojennej, nabyty w r. 1920 w Gdańsku. Miał osprzęt yawla obecnie zaś kutra. Ok. 35 m^2 żagli.

2. Yacht „Smyk" własność korp. „Helanji". Wpisany do I. Polsk. Klubu Yachtowego. Nabyty w r. 1922 w Gdańsku, nazywał się pierwotnie „Halka". 49 m^2 żagli.

3. Yacht „Witold", własność I. Polskiego Klubu Yachtowego. Nabyty w r. 1922 w Gdańsku. Ożaglenie kutra 35 m^2 żagli.

4. Yacht „Carmen", własność p. J. Fischera z Krakowa. Nabyty w r. 1925 w Kopenhadze. Yawl o 75 m^2 żagli.

5. Yacht „Witeź" własność Yacht Klubu Polski. Nabyty w r. 1925 w Gdańsku. Ożaglenie kutra 75 m^2 żagli.

Tylko dwa ostatnie yachty nadają się do podróży poza zatoką gdańską.

Żeglarstwo jeziorne.

Najsilniej jest rozwinięte żeglarstwo na jeziorze Charzykowskiem w pobliżu Chojnic. Istnieje tu ruchliwy klub żeglarski, liczący kilka jolek typu wyścigowego o 15 m^2 żagli i kilkanaście jolek typu podróżniczego o 18 m^2 żagli. W zimie — sanie żaglowe.

Poza tem na jeziorach naszych, z wyjątkiem Trockiego gdzie Liga Morska i Rzeczna ma koło sportu żaglowego, niema sportu zrzeszonego. Pojedyńczy żeglarze sportowi są rozsiani po mniejszych jeziorach północno-zachodniej i północno-wschodniej części Rzeczypospolitej.

Szkoda, że sport żaglowy na jeziorach naszych jeszcze nie jest należycie rozwinięty. Warunki żeglugi sportowej na jeziorach znacznie są zbliżone do warunków morskich, gdyż brak silnego prądu, większa niż na rzekach siła i jednostajność wiatru, oraz prawie zawsze większa głębokość pozwalają na stosowanie większego i rozmaiciej rozdzielonego ożaglenia. O ile zaś jezioro łączy się z systemem rzecznym, możliwe są również dalsze wycieczki. W sporcie żaglowym śródlądowym szczególnie cenić należy obszary stojącej wody, gdyż w cieplejszej porze roku bardzo często są lekkie wiatry, które między innemi zupełnie uniemożliwiają nieraz regaty żaglowe na rzece.

Żeglarstwo rzeczne.

Najliczniej reprezentowany jest sport żaglowy w Warszawie, największy zaś ruchześrodkowuje się w wojskowym klubie żeglarskim, który od dłuższego czasu stanowi samodzielną gałąź Wojsk. Klubu Wioślarskiego.

Również powstały w r. 1925 Yacht Klub Polski i klub akademicki mają szereg łodzi żaglowych. Przeważa typ jolki o 10 do 18 m^2 żagli, jednak w ostatnim czasie zbudowano również kilka jolek o 25 m^2 żagli. W klubach warszawskich istnieje żywa tradycja żeglugi do Gdańska i Gdyni, która pozwala pod szerszym kątem widzenia traktować flotylę rzecznych jolek. Faktycznie też rok rocznie żaglówki warszawskie biorą udział w regatach gdyńskich, mężnie stawiając czoło morskim falom. Podróż tych jolek nad morze, za nielicznemi wyjątkami, dla oszczędności czasu odbywa się koleją.

Poza Warszawą sport żaglowy rzeczny rozwija się prawie wszędzie przy klubach wioślarskich, lub wydziałach sportowych Ligi M. i R., Bydgoszcz, Toruń, Płock, Wilno, a w ostatnim czasie również Poznań udziela wśród sportu wodnego coraz więcej uwagi żaglom.

(Dokończenie nastąpi).

Z życia klubów yachtowych

Jak podaje „Dziennik Pomorski" 6 czerwca odbyły się w Charzykowie pierwsze tegoroczne regaty żeglarskie Klubu żeglarskiego z Chojnic, które z powodu sprzyjającej pogody zgromadziły na brzegu jeziora licznych gości i zwolenników sportu. O ilości wycieczkowiczów w Charzykowie świadczyły liczne powózki i autobusy kursujące tam i napowrót przepełnione po brzegi publicznością.

O godz. 3,15 rozpoczęły się regaty. Przy bardzo ładnej pogodzie i sprzyjającym wietrze wypłynęły wszystkie żaglowce, w drugiem jednak okrążeniu nagle nadeszła chmura i zerwał się silny wicher, który przewrócił cztery łodzie. Wszyscy jadący znaleźli się po szyję w wodzie a nawet nałykali się jej i uczepieni kurczowo rękami łodzi czekali ratunku wołając pomocy.

Natychmiast wszystkie łodzie pospieszyły na ratunek, po pół godzinie szczęśliwie udało się wszystkich rozbitków wydobyć z wody i przenieść na ląd, gdzie pierwszej pomocy udzielił im członek klubu lekarz z Lipnic dr. Kalicki. Po załatwieniu się z załogą przewróconych łodzi przystąpiono do przyciągnięcia ku lądowi samych łodzi. Po dość uciążliwej i długiej pracy udało się doprowadzić łodzie do brzegu.

Yacht „Carmen" wyrusza do Kopenhagi.

Yawl „Carmen" rozpoczął kampanję dn. 12 b. m., opuszczając stocznię gdańską, gdzie się znajdował na zimowych leżach.

W Gdyni yacht dokompletowuje załogę i udaje się do Kopenhagi. Na pokładzie: J. Fischer, S. Fischer, J. T. Fischer, M. Hłasko, A. Szarski, i bosman. Życzymy pomyślnej podróży!

Ruch tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie maja

(w tonach)

WWÓZ. Prod. mineralne: węgiel 82, cement 2 850, ruda 29 400, żeliwo 811, żelazo 754, cyna 428, maszyny 748. **Prod. roślinne:** ryż 1 819, oleje 2 878, żywica i kalafonja 712. **Prod. zwierzęce:** smalec 737, solone śledzie 8 900, tłuszcze 794, solone skóry 1 095, surowa wełna 37.

Sprawy prawniczo-morskie.

O rozdział awarji wspólnej w porcie przeznaczenia. Według prawideł Jorku i Antwerpji z r. 1890 o rozdziale szkód należących do awarji wspólnej i zgodnie z dotychczasowym zwyczajem, rozdział awarji wspólnej (dyspaszowanie) odbywał się w porcie przeznaczenia okrętu z ładunkiem. Nowy tekst prawideł Jorku i Antwerpji, ustanowiony w r. 1924 nie przewiduje rozdziału awarji wspólnej w porcie przeznaczenia. Formalnym powodem do tej zmiany były wypadki niemożliwości przeprowadzenia rozdziału w portach przeznaczenia, leżących w egzotycznych krajach. Obecnie jednak interesenci duńscy szczególnie odczuwają ujemne strony nowych prawideł. Liczne statki angielskie z przeznaczeniem do Kopenhagi rozdzielają szkody w Londynie. W ostatnim czasie zaszło również 12 wypadków awarji wspólnej na statkach greckich i włoskich, przeznaczonych do Kopenhagi, lecz tylko w 2 wypadkach szkody awaryjne zostały oszacowane i rozdzielone w Kopenhadze. Tymczasem ustawodawstwo morskie Danji wymaga rozdziału awarji wspólnej w tym kraju, o ile portem przeznaczenia statku był port duński. Wobec tego związek duńskich importerów zboża i innych środków spożywczych powziął uchwałę wprowadzenia do wszystkich przyszłych kontraktów klauzuli o tem, że rozdział awarji powinien się odbyć w końcowym punkcie podróży statku i ładunku i według ustaw i praktyk działających w tym punkcie. Duński punkt widzenia, przynajmniej w stosunku do portów krajów cywilizowanych jest przekonywujący.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem— niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg). — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (1—8 czerwca).

2 czw.: pol. par. Wisła 347 do Vejle (Bg), szw. par. Tonfrid 327 do Kalmaru (B i S).

3 czw.. szw. żagl. Fram 160 do Ursviken (Rhd).

4 czw.: duń. par. N. J. Ohlsen 474 do Aabenraa (Rhd).

5 czw.: szw. par. Cecil 776 do Stockholmu (B i S), szw. żagl. z mot. Stockby 347 do Ronnebyredd (B i S). szw. hol. Holger 15 ze szw. licht. Halsta III 473 do Steege (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 6475 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (1—18 czerwca).

1 czw.: szw. par. Hanna 271 do Westervik (B i S), szw. par. Aurora 259 do Oslo (B i S), szw. par. Gustafsberg 775 do Gustafsbergu (Bg) niem par. Kurland 262 do Lipawy (Art.), szw. par. Baltia 1362 do Göteborga (B i S).

2 czw.: fr. par. Depute Josselin Berohan 1184 do St. Nazaire (B i S), szw. par. Patria 1108 do Malmö (B i S).

3 czw.: szw. par. Irmland 1399 do Sztokholmu (Shaw), grecki par. Matronna 1894 do Tryestu (Art), szw. par. Othen 378 do Malmö (B i S), szw. par. Selve 259 do Göteborga (B i S), duń. żagl. z mot. Mary 58 do Aalborga (Gw), duń. żagl. z mot. Jens 122 do Faxe (B i S), duń. par. Wendia 627 do Kopenhagi (B i S), duń. par. Smut 1089 do Kopenhagi (B i S), duń. par. Hugo 869 do Kopenhagi (B i S), szw. par.Fyglia 979 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Wiltan 922 do Sztokholmu (B i S), norw. par. Alfstad 1894 do Genui (Art).

4 czw.: duń. par. Helga 489 do Wazy (B i S), szw. par. Kurland 928 do Nyköpingu (Bg), fr. par. Depute Abel Fery 1189 do Boulogne (B i S).

5 czw.. szw. żagl. Elise 164 do Franö (Art), szw. hol. Frey z licht. Kelsö 813 do Gefle i Venja 569 do Hernösandu (B i S), niem. mot. Boonekamp 582 do Gandawy (B i S).

6 czw.: szw. par. Ethel 908 do Sztokholmu (B i S), duń. par. Nordöst 557 do Kopenhagi (D—S), norw. par. Suksesjeli 938 do Romsö (Bg), norw. par. Vesta 789 do Kopenhagi (Bg), niem. par. Teutonia 768 do Frederikstadu (Jörgensen), niem. par. Johanna 1100 do Helsingforsu (Jörgensen).

7 czw.: szw. par. Ellen 948 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Amity 537 do Göteborga (B i S), niem. par. Hilde 851 do Kotki (Rhd).

8 czw.: niem. par. Possehl 1348 do Lubeki (Rhd), hld. par. Hoogland 708 do Sztokholmu (Hansa), szw. par. Asta 1089 do Göteborga (B i S), duń. par. London 730 do Korsöru (Jörgensen), duń. par. Victoria 1160 do Kopenhagi (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 75 700 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (1—8 czerwca).

1 czw.: hld. par. Nero 334 do Amsterdamu z drz. i tow. (Pwe).

2 czw.. pol. par. Wawel 426 do Tynedocku (Bg), niem. par. Pomerania 108 do Kopenhagi (Gw).

3 czw.: fr. par. Chateau Lafitte 1284 do Bordeaux z drz. i tow. (Worms), duń. par. Hans Larsen 1092 do Londynu (Shaw), szw. mot. Rikard 131 do Sztokholmu z drz. i tow. (Thor Hals), niem. par. F. Fischer 349 do Barry Docku (D—S).

4 czw.: niem. par. Stern 905 do Antwerpji z drz. i tow. (B i S). niem. par. Boston Lines 340 do Southamptonu (Bg), niem. par. Engelin 65 do Middelortu (Gw).

5 czw.: niem. par. Gertrud Schünemann 641 do Kardyfu (Shaw), niem. żagl. Argus 69 do Kopenhagi (Gw), niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 do Gandawy (B i S), niem. par. Karl 162 do Hamburga z drz. i tow. (Pwe), gd. par. Echo 555 do Leith z drz. i tow. (B i S), norw. par. Wandia 788 do Antwerpji z drz. i tow. (Worms), fr. par. Seine 813 do Bordeaux z drz. i tow. (Rhd), niem. par. Gunther 884 do Gandawy (D—S), szw. par. Mollösund 135 do Sztokholmu z drz. i tow. (Thor Hals).

7 czw.. duń. par. Ulf 816 do Bordeaux z drz. i tow. (Rhd), niem. par. Victoria Köpke 202 do Kjöge (Gw).

8 czw.: niem. par. Eduard Haubuss 435 do Rotterdamu (D—S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 34 400 m^3 drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (1—8 czerwca).

1 czw.: szw. żagl. z mot. Vandia 88 do Kopenhagi (Bg).

2 czw.: niem. żagl. z mot. Anna 54 do Holbäk (Bg), niem. żagl. z mot. Kehrwieder 107 do Kopenhagi (Gw).

3 czw.: niem. żagl. z mot. Aldebaran 54 do Djuroen (Gg).

4 czw.: gd. par. Edith Bosselmann 291 do Amsterdam z tow. i zb. (Rhd), szw. par. Elisabeth 144 do Nyköpingu (Gw).

5 czw.: niem. żagl. Walter 51 do Sonderburgu (Bg).

6 czw.: niem. par. Commercial 286 do Abo (B i S).

8 czw.: duń. żagl. z mot. Fulton 80 do Veyle (Gw), niem. żagl. z mot. Sterna 54 do Horsensu (Bg), niem. par. Normal 182 do Helsingsforsu (Rhd), niem. par. Imatra 544 do Wiborga (Lcz).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 500 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (1—8 czerwca).

1 czw.. niem. par Scharnhorst 115 do Norrköpingu (B i S)

Statek powyższy wywiózł 210 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (1—8 czerwca).

1 czw.: fsk. par. Frama 93 do Abo z olejem smarowym i wrzecionowym (B i S).

2 czw.: niem. par. Prutan 120 do Rewla z tow. i benzyną (Nordd. Lloyd), szw. żagl. z mot. Kaisa 61 do Sundsvallu z olejem (Gw).

5 czw.: duń. żagl. z mot. Petrolör 90 do Rewla z olejem gazowym (B i S), fsk. par. cyst Margarete 260 do Helsingforsu z naftą (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 200 ton produktów naftowych.

Wywóz polskiego cementu przez port gdański. (1—8 czerwca).

5 czw.: duń. żagl. Maagen 64 do Göteborga (Bg).

7 czw.: duń. par. Th. Castenschiold 119 do Göteborga (Gw).

Statki powyższe wywiozły łącznie 420 ton cementu.

Wwóz rudy i minerałów przez port gdański. (1—8 czerwca).

5 czw.: szw. par. Bellis 229 z Nyköpingu z żużlem (Schenker).

7 czw.: niem. par. Ingrid Sturm 1001 z rudą i końmi z Leningradu (Rhd).

8 czw.: hld. par. Boomberg 1034 z Melilli z rudą (B i S)

Statki powyższe przywiozły łącznie 5 200 ton subst. mineralnych.

Wodostany Wisły.

Czerwiec Daty	6	7	8	9	10	11	12	13
Kraków	— 23	— 55	— 71	—112	—132	—135	—104	— 84
Zawichost	133	151	173	187	288	—	173	163
Warszawa	138	133	139	149	159	183	—	196
Płock	138	134	132	132	134	139	155	166
Toruń	180	164	159	156	154	158	168	189
Fordon	176	177	166	164	160	163	172	184
Tczew	146	144	156	146	140	139	141	148
Ujście	242	240	236	240	142	240	240	240

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie — data	skąd	Z Gdańska odpłynie — dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
21. 6.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	26. 6.	Lituania	Balt. America Line
16. 6.	„	„	20. 7.	Estonia	„
30. 7.	„	„	10. 8.	Lituania	„
18. 6.	z Lipawy	„ Londynu	18. 6.	Baltara	United Balt. Corp.
22. 6.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	22. 6.	Baltannic	„
25. 6.	„ Rygi	„ Londynu	25. 6.	„	„
29. 6.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	29. 6.	Baltara	„
2. 7.	„ Lipawy	„ Londynu	2. 7.	„	„
6. 7.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	6. 7.	Baltriger	„
9. 7.	„ Rygi	„ Londynu	9. 7.	Baltanic	„
13. 7.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	13. 7.	Baltara	„
16. 7.	„ Lipawy	„ Londynu	16. 7.	„	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.